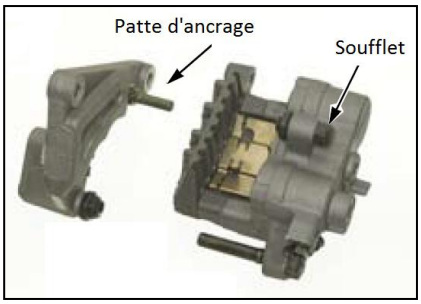
Chronique Hiver 2012-2013

- ☑ Remplacement du disque arrière - 1800
- ☑ Récupérer les codes Fi sans accessoires
- ☑ Inclinaison des phares – 1800
- ☑ Schéma de freinage des 1800
- ☑ Liquide de freins - Hygromètre OTC
- ☑ Votre GPS dans l'intercom

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

REMPLACEMENT DISQUE ARRIÈRE 1800

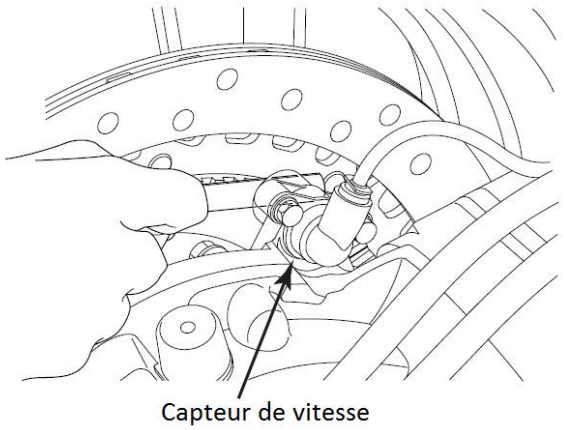
Le remplacement du disque arrière d'une 1800 représente une opération simple. Toutefois, deux problèmes particuliers peuvent découler d'une installation fautive. Un camarade a vécu la situation suivante : lors de l'installation de son disque neuf, la moto était placée sur le côté puisqu'il est possible de retirer la roue arrière de cette façon. Dans cette position, la réinstallation du disque dans l'étrier n'est pas facile puisqu'il est ardu de bien voir l'étrier. Il faut donc incliner davantage le disque pour le remettre en place. À cette étape, ce dernier a probablement frotté sur le soufflet de la patte d'ancrage et l'a déchiré.



Le soufflet fautif, à droite sur les deux images, en comparaison avec un neuf

Idéalement, il faudrait remplacer le disque alors que la moto se trouve en position verticale; ceci facilite la réinsertion du disque dans l'étrier par une meilleure visibilité de ce dernier.

Il faut aussi savoir que chacune des roues est équipée d'un capteur de vitesse pour le système ABS. Une mauvaise réinstallation du disque pourrait désaligner ou endommager ce capteur et nuire au bon fonctionnement de l'ABS.



La tolérance de l'espacement du capteur de vitesse des roues arrière et avant doit se situer entre 0.02 – 0.05 pouces. Une jauge d'épaisseur en permet la vérification.

RÉCUPÉRER LES CODES « FI » SANS ACCESSOIRES

Les 1800 sont munies de toute une série de capteurs ou senseurs permettant l'analyse du système de la moto. L'édition du printemps 2010 décrivait l'emplacement de chacun de ceux-ci. Ils jouent un rôle important dans le bon fonctionnement de la moto; mais peuvent parfois faire défaut (parlez-en à Patrice…). Lorsqu'ils sont fautifs, le voyant « Fi » (fault indicator) ou le voyant moteur « » (selon l'année du modèle) du tableau de bord s'allume. Ceci indique un problème qui doit être corrigé par une visite chez votre concessionnaire. Un code de défectuosité s'enregistre alors dans une mémoire temporaire du module de commande du moteur « ECM » (engine control module), l'ordinateur de bord de la moto. Voici comment faire pour récupérer les codes qui réfèrent au senseur fautif sans aucun accessoire particulier.

Procédure d'auto diagnostic

L'auto diagnostic ne permet de connaître que le code fautif au moment où le voyant clignote; cette procédure ne récupère que le dernier code d'erreur.

Si la moto ne démarre plus :

- placez la moto sur sa béquille latérale
- tournez la clef de contact sur "ON" et le commutateur d'arrêt moteur sur " ◯ " (marche)
- le voyant s'allume pendant quelques secondes, puis s'éteint
- pesez sur le bouton démarrage de la moto pour au moins 15 secondes; le voyant devrait alors clignoter et vous fournir le code.

Si la moto réussit à démarrer :

- placez la moto sur sa béquille latérale
- tournez la clef de contact sur "ON" et le commutateur d'arrêt moteur sur " ◯ " (marche)
- le voyant s'allume pendant quelques secondes, puis s'éteint
- démarrez le moteur et laissez-le tourner au ralenti.

Si le voyant ne clignote pas, le module ECM n'a pas détecté de problèmes. Si le voyant clignote, notez combien de fois il le fait afin de déterminer la cause du problème.

Si la moto réussit à démarrer, le voyant commencera à clignoter lorsque la béquille latérale est abaissée et que le régime du moteur est inférieur à 1,500 tours/min. Si la béquille latérale est relevée ou si le régime du moteur devient supérieur à 1,500 tours/min., le voyant s'allumera et restera allumé.

Le voyant indique les codes de défauts; le nombre de clignotements correspond au code fautif. Si le voyant s'allume pendant 1,3 seconde, ceci est équivalent à 10 clignotements. Par exemple, si le voyant s'allume pendant 1,3 seconde et clignote deux fois (0,5 seconde x 2), ceci indique le code de défaut 12.

INCLINAISON DES PHARES - 1800

L'alignement vertical des phares des 1800 fait parfois défaut nous donnant l'impression lorsqu'une moto nous suit « qu'un œil regarde plus haut que l'autre ». Le réglage de cette inclinaison est possible mais demande une procédure particulière :

- Démarrer le moteur et déplacer le faisceau du phare sur la position la plus haute en tournant à fond dans le sens des aiguilles d'une montre le bouton de réglage du faisceau du phare ou en appuyant sur le bouton de contrôle approprié (selon l'année du modèle).

- Arrêter le moteur et placer la moto sur une surface horizontale.

- Régler l'inclinaison verticale du faisceau du phare en faisant tourner la vis de réglage grise (voir la flèche sur la photo plus loin); cette dernière est visible en regardant sous la section avant de la moto.

Pour sa part, le réglage horizontal du faisceau du phare, soit de gauche à droite, est plus difficile à réaliser et pose rarement problème contrairement à l'équilibre vertical entre les phares.

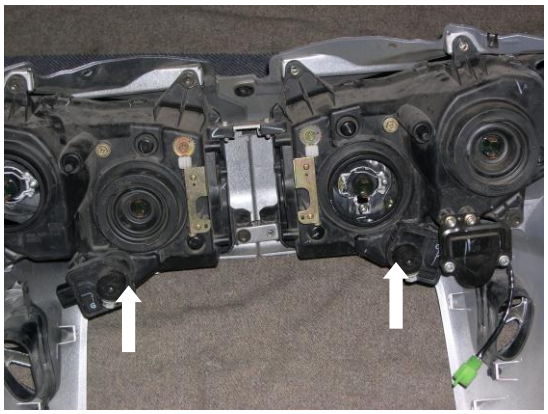
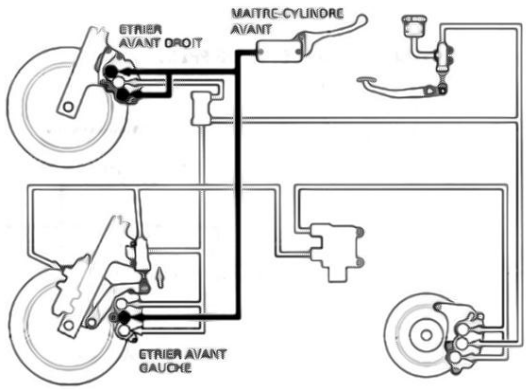


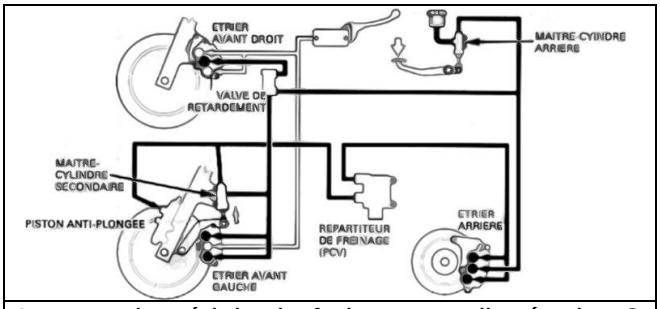
SCHÉMA DE FREINAGE DES 1800

Le système de freinage « LBS » de la GL1800 peut être qualifié de système intégré ou couplé. En effet, il est conçu pour engager les freins avant et/ou arrière lorsque le levier ou la pédale de frein sont actionnés. En comparaison, le système des 1500 est qualifié d'unifié; il assure une action de freinage simultanée sur les freins à disques avant gauche et arrière lorsque la pédale de frein est enfoncée. Le levier de frein à main actionne le frein à disque avant droit qui est indépendant du système unifié. Pour sa part, l'ABS sur une 1800 (système de freinage antiblocage) est conçu pour empêcher le blocage des roues lors d'un freinage brusque sur des surfaces accidentées ou glissantes.

Chaque étrier des 1800 est muni de 3 pistons. Voici un schéma de fonctionnement du système LBS des 1800 :



Lorsque le levier de frein est appliqué, le piston central du côté gauche est actionné alors que celui du haut et du bas le sont du côté droit. Aucune action n'est effectuée à l'arrière et sur l'anti-plongée.



Lorsque la pédale de frein est appliquée, les 3 pistons arrière sont actionnés simultanément avec celui du centre côté droit et ceux du haut et du bas à gauche. De plus, le liquide frein sera acheminé au système anti-plongée.

LIQUIDE DE FREINS – HYGROMÈTRE OTC

Le liquide de frein et d'embrayage Dot 4 est utilisé pour les systèmes hydrauliques de freinage et d'embrayage de nos motos. De façon générale, les liquides de freins sont classés selon quatre spécifications nominales : DOT 3, DOT 4, Super DOT 4 et DOT 5.1. Ces quatre liquides sont à base de polyéthylène glycol et sont donc miscibles entre eux (contrairement au DOT 5 qui est à base de silicone). Ces quatre liquides sont hygroscopiques, ce qui signifie qu'ils ont tendance à absorber l'humidité et l'eau de l'atmosphère. En présence d'humidité, la performance de ces liquides diminue et leur point d'ébullition chute.

Puisque les réservoirs de ces liquides sont exposés aux éléments et que nos motos sont souvent lavées (plus souvent pour certains que pour d'autres ☺), le DOT 4 est plus enclin à être contaminé par l'eau. Négliger le remplacement du liquide de freins et d'embrayage peut avoir de fâcheuses conséquences; en effet, les maîtres-cylindres des Goldwing sont fabriqués en partie d'aluminium qui, en présence d'eau, réagit pour produire des petites granules brunâtre, l'oxyde d'aluminium. L'oxyde d'aluminium est utilisé dans la fabrication de papier sablé. Sur une échelle de 10, la dureté de ces granules est de 8,5 à 9 ! Elles peuvent donc bloquer ou rayer les maîtres-cylindres et, dans certains cas, leur causer des dommages irréparables ou pire, provoquer un disfonctionnement du système de freinage. Voilà pourquoi il est recommandé de

remplacer régulièrement ces liquides à la première de ces échéances, soit à tous les 2 ans ou à tous les 18,000 km pour un GL1500 ou 19,200 pour un GL1800

Voici un nouvel instrument de la compagnie OTC qui permet de vérifier très rapidement le taux d'humidité du liquide de frein, en le trempant simplement dans le réservoir : l'hygromètre-minute #4598. Le voyant vert indique que ce taux est inférieur à 1,5 %; entre 1,5 % et 3,0 %, c'est le jaune qui s'allume ; au-delà de 3 %, le rouge s'active. Il est alors nécessaire de remplacer le liquide sans délai.

Dans cet exemple, le % d'humidité est inférieur à 2%. Ainsi, ce liquide n'aurait pas besoin d'être remplacé

Dans ce cas, le % indiqué est supérieur à 4% nécessitant le remplacement.

Cet hygromètre est alimenté par des piles de 1,5 volt. Afin d'économiser l'énergie, l'appareil se ferme après 12 secondes d'inactivité

Votre GPS dans l'intercom

Vous aimeriez entendre les consignes de « Julie » dans vos écouteurs sans être privé de l'écoute de votre chaine radio préférée ? Voici un article disponible chez CycleMax qui vous permettra d'y arriver.

Votre GPS doit être équipé d'une sortie audio 3.5 mm de type écouteurs afin de pouvoir utiliser cet accessoire. Ce dernier permet de mettre en sourdine toute musique afin d'entendre les consignes de direction via le système d'intercom tout comme si votre passager vous parlait. Le son ne pourra être entendu que par les écouteurs du casque et non les haut-parleurs extérieurs de la moto. De type « plug-and-play » et muni d'un dispositif pour éviter les boucles de masse, il se branche aisément sous la pochette gauche.

CM1024	GL1500	60.00 $US
CM1026	GL1800	

www.cyclemax.com

Pneus - Une erreur humaine

Un camarade s'est fait vendre et installer

par un concessionnaire

un pneu arrière Radial sur sa 1500 alors qu'elle doit être montée sur du BIAS. Une erreur humaine, certes, mais qui aurait pu avoir de fâcheuses conséquences.

Alors, soyez toujours alertes, même pour des travaux faits chez un concessionnaire !